



**Despegues
y Aterrizajes**

Rosario Avilés
raviles0829@gmail.com

Aviones para Mexicana de Aviación

El viernes pasado, en las instalaciones de la base aérea militar de Santa Lucía, se presentó una aeronave Embraer 195 E2, la última versión del modelo 195 de la armadora brasileña que puede ahorrar combustible y dar mayor rendimiento y menor ruido, además de que su rango de asientos crece hasta 132, con lo cual se coloca en un mejor nivel que los anteriores, en el segmento de aeronaves de un solo pasillo para distancias medias (4,615 kilómetros) y velocidad de 963 km/hr.

En el anuncio que hiciera el director de esta nueva aerolínea, el general **Leobardo Ávila Bojorquez** reiteró lo que ya se había dicho en mayo pasado, que el acuerdo entre México y Brasil incluye la compra de 20 aeronaves de este modelo 195E2, las cuales se empezarán a recibir en mayo próximo y durante 2 años se estarán integrando a la flota de Mexicana.

Aunque no se ha manejado una cifra exacta, el monto de la compra anda por 800 millones de dólares o un poco más (todo depende del acuerdo final), los cuales -suponemos- serán pagados por el gobierno mexicano, propietario de la nueva empresa a través de la Secretaría de Defensa Nacional (Sedena) y ayudarán a configurar la red de rutas de servicio de esta aerolínea.

Por lo que se ve en la adquisición de flota, Mexicana estará compitiendo frontalmente con las aerolínea de bajo costo Volaris y Viva Aerobús, y asimismo, con Connect, de Aeroméxico, en rutas nacionales. Aún no se ha dicho nada de sus pretensiones de volar al extranjero, pero no sería difícil, sobre todo para cubrir rutas en el mercado de América Latina.

Una vez más, la aviación regional quedaría de lado.

Lo que se aprecia en este anuncio es que la administración López Obrador quiso amarrar un futuro para esta empresa, aunque (nunca sobre decirlo) le ha faltado pagarle a los trabajadores de la antigua Mexicana de Aviación poco más de 400 millones de pesos que prometió liquidar. A unos días de que termine el gobierno se ve muy difícil que se cumpla esta promesa y al momento no se ha dicho si se le deja

como un pendiente a completar a la nueva administración.

El asunto es que con esta herencia, el gobierno de **Claudia Sheinbaum** estará obligado a diseñar una política pública que le dé cabida a esta aerolínea, a los aeropuertos de Sedena y de Marina y a otras decisiones que se tomaron en este sexenio, como es la reducción de slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, las pocas actividades que tendrá el organismo público Aeropuertos y Servicios Auxiliares y varios pendientes que se quedan en el tintero.

¿Para dónde irá la aviación mexicana? Quizás es una de las 250 mil preguntas que están pendientes en la incertidumbre de lo que hará la nueva administración pero, nos guste o no, la aviación es un instrumento de competitividad y de soberanía que parece menor pero, tan no lo es, que este sexenio costó sangre, sudor y lágrimas mantener a flote, entre cancelación de Texcoco, Categoría 2, quiebras de aerolíneas y demás.

Un buen tema para el nuevo secretario de Comunicaciones y para todo su equipo que, esperemos, ahora incluya a más mujeres.

